ÉTABLISSEMENT EN GESTION DIRECTE

aefe agence pour l'enseignement français à l'étranger

LYCEE FRANCAIS THEODORE MONOD NOUAKCHOTT MAURITANIE

BIA et aéronautique en Mauritanie

Présentation du Club Aéro
Lycée Français Théodore Monod

CLUB AÉRO

Les membres du club aéro du LFTM et leurs enseignants :

Année 2013-2014

Présentation du club

Le club aéro du LFTM est ouvert depuis septembre 2013 à tous les lycéens. Nous y dispensons des cours aéronautiques afin de préparer les élèves au Brevet D'initiation Aéronautique (BIA), un diplôme très utile à tous ceux et celles qui souhaitent s'orienter dans les métiers de l'aérien.

Ces cours théoriques sont accompagnés de séances d'aéromodélisme et de simulateur de vol afin de rendre cet enseignement plus ludique.

- Réalisation d'un modèle réduit volant pour chaque membre du club. Nous prévoyons d'organiser une compétition de type « Redbull Airrace » à l'automne 2014

- Nous avons construit un simulateur de vol avec équipement saitek (volant, palonniers) et double affichage (cockpit sur écran) et vue extérieure sur vidéoprojecteur. Nos autres simulateurs sont simplement des FS2004 sur des ordinateurs portables avec joysticks. Ces simulateurs de vols permettent de sensibiliser les jeunes (voire très jeunes!) aux rudiments de pilotage :

Visite de l'aéroport de Nouakchott (GQNN)

24 avril 2014

Le 24 avril dernier, nos élèves de BIA étaient en visite pédagogique à l'aéroport international de Nouakchott. C'est un aéroport de catégorie C avec une piste d'atterrissage d'environ 3 Km.

En route pour la visite !

1ère escale : Le centre des opérations (par Assad K. ,1ère S)

Le centre des opérations est une partie fondamentale des aéroports. C'est à partir de ce centre que commence la préparation des vols. Cette préparation est divisée en deux parties :

La première partie est la planification du vol. Les éléments concernant la planification sont placés dans une enveloppe remise au commandant de bord.

Dans cette enveloppe, on trouve :

- les bulletins météo (TAF et METAR)
- les NOTAM (informations concernant les conditions des aéroports de départ, arrivée et de déroutement en plus des zones dangereuses retrouvées durant le vol)
- le chargement de l'avion (passagers, cargaison et ZFW :poids à vide de l'avion) et la répartition des charges
- le type de vol (VFR : Vol à vue et IFR : Vol aux instruments)
- les équipements de l'avion (radio, instruments de radio navigation et équipements de secours)
- le type d'avion (chaque avion a une restriction de vitesse et d'altitude de croisière)
- les aéroports de déroutement
- le carburant nécessaire pour effectuer un vol (carburant nécessaire + carburant de réserve).

Messieurs Mohamedan et Bowte Sarr nous expliquent la préparation d'un vol au CCO

La deuxième partie de la planification du vol consiste au briefing de l'équipage : le commandant et le copilote doivent étudier ces informations. Puis ils en informent les stewards ou hôtesses de l'air sur toutes les difficultés ou contraintes qu'ils peuvent rencontrer durant le vol.

Un plan de vol est déposé ensuite à la tour de contrôle ou au bureau de piste pour que l'avion soit suivit par l'ATC (Air Traffic Control = Contrôleur du trafique aérien).

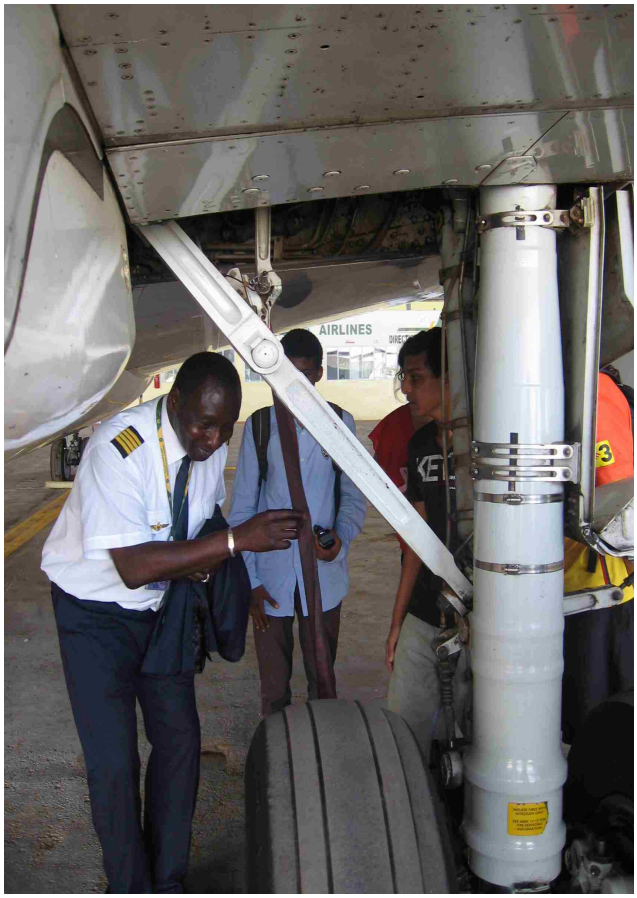
Le centre d'opération peut rentrer en contact directement avec l'avion (sans passer par l'ATC) grâce à l'ACARS (radio à haute fréquence) pour pouvoir suivre l'avion durant toutes les phases du vol.

2e escale : Le centre de maintenance (par Assad K. ,1ère S)

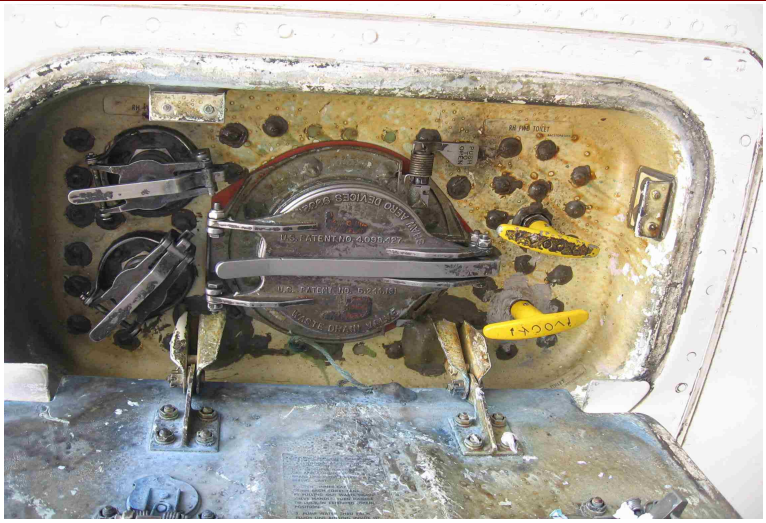
Nous sommes accueillis par M. Deidi (Directeur Technique), M. Amar (chef du département suivi et maintien) et le Capitaine Keita (commandant de bord MAI)

Le centre de maintenance est un immense hangar. On peut y effectuer des maintenances mais également des inspections de l'état de l'avion. Ces inspections sont nécessaires et sont plus approfondies selon le nombre d'heures de vol de l'avion. Grâce au manuel d'entretien et de maintenance du constructeur, le directeur technique peut décider si l'avion peut continuer à voler malgré des pannes mineures ou doit être immobilisé.

Lors de la visite de ce centre, nous avons eu l'occasion de rencontrer le Capitaine Keita, commandant et pilote instructeur de la MAI spécialisé sur les MD-80 et les Boeing 737NG (Série de 737-600 et 737-700). Nous avons pu lui poser des questions et voir à quoi ressemble le WALK AROUND (inspection effectuée avant l'embarquement pour vérifier l'état de l'avion) et le cockpit du 737-700.



Question-mystère : à quoi sert cette trappe située à l'arrière du Boeing ?



La réponse vous sera donnée par l'un des membres du club aéro !

3e escale : La tour de Contrôle (par Aloualid E., 1ère S)

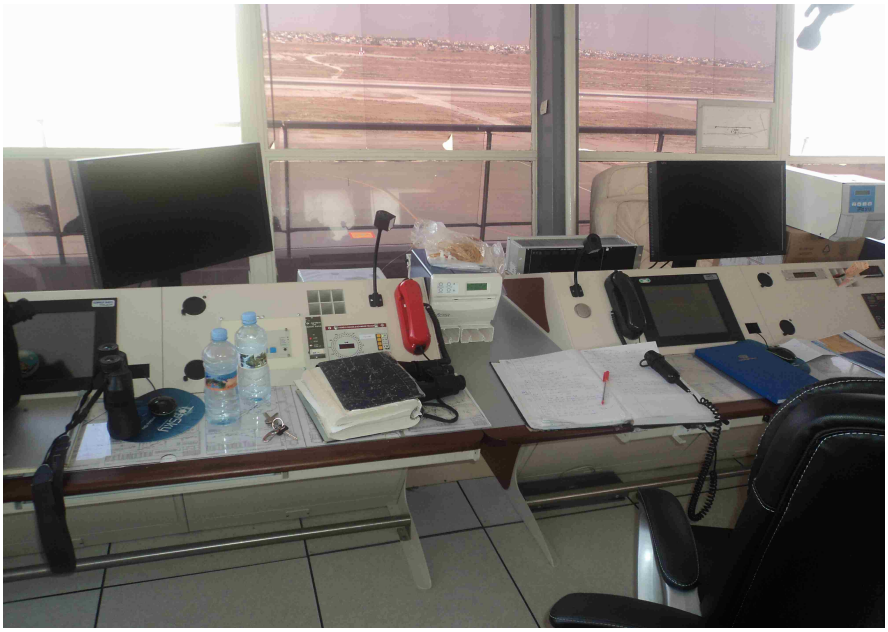
Ensuite nous nous sommes rendu à la Tour de contrôle où nous avons été accueillis par Monsieur Chibany, contrôleur aérien. Il est chargé d'organiser le trafic aux abords de Nouakchott. Il contrôle l'altitude, la vitesse et le chemin que l'avion doit suivre.

Au niveau de l'aéroport de Nouakchott la tour de contrôle assure le décollage et l'atterrissage, avant de passer le relais à la Tour de contrôle de Dakar qui accompagne le vol jusqu'à destination.

La Tour de contrôle est équipée de trois ordinateur, qui servent de moniteur au circuit des avion et d'un dispositif de communication qui assure la liaison vocale entre le personnel de la tour et les pilote du vol en ligne.

Trois équipes de deux éléments alternent leur travaille comme ceci :

De 8h00 à16h00 ; 16h00 à 00h00 et 00h00 à 8h00 du matin pour la dizaine de vol pendant les 24 heures.



Dernière escale : La compagnie Westar (par Yéro D. 2nde)

Westar Aviation est une compagnie Malaysienne basée à Kuala Lumpur. Cette entreprise a été fondée en 2003 et s'est développée jusqu'à devenir une entreprise internationale.

Elle possède -entre autre- deux hélicoptères à Nouakchott (deux Agusta Westland AW139) qui s'occupent du transport des employés entre les plate-formes pétrolières et gazières.

Nous avons été accueillis très chaleureusement par le Capitaine Bin Marzuke, le chef-pilote et chef-instructeur de la compagnie. Monsieur Bin Marzuke nous a longuement présenté les deux hélicoptères et le poste de pilotage. Ces derniers sont des hélicoptères de dernière génération: ils peuvent transporter une dizaine de passager dans une cabine spacieuse et confortable.

Puis Monsieur Bin Marzuke nous a fait visiter le hangar de maintenance . La maintenance est très moderne : les mécaniciens malaisiens connectent un ordinateur à l'hélicoptère et obtiennent instantanément la liste des pièces défaillantes. Cela a permis à Westar Aviation Service de déléguer en Mauritanie très peu de personnel. Soucieux avant tout de la sécurité, les appareils sont continuellement à l'intérieur de leur hangar sous bâche pour les préserver de la poussière. Là aussi, les techniciens de l'équipe de Weststar Aviation réalisent sur place les opérations régulières de maintenance.

REMERCIEMENTS

Un immense merci à Monsieur Ould Ely, Directeur Général de Mauritania Airlines, pour son accueil d'abord, sa convivialité et son écoute. C'est grâce à son soutien que nous avons pu visiter cet aéroport extrêmement sécurisé. C'est aussi Monsieur ould Ely qui nous a autorisé à visiter un Boeing 737 de la compagnie et nous a ouvert les portes du centre de maintenance.

Nous remercions également Madame Capot, Secrétaire Générale de Mauritania Airlines. C'est elle qui a coordonné et organisé cette visite, sans elle, cette visite n'aurait sans doute pas eu lieu.

Merci encore au capitaine Bin Marzuke pour nous avoir ouvert les portes de la compagnie Westar et pour son accueil chaleureux.

Merci enfin à tous les personnels de l'aéroport qui nous ont tous chaleureusement accueillis : M. Deidi (Directeur technique), M. Amar (chef du département suivi et maintien), le Capitaine Keita (commandant de bord MAI), M. Mohamedan (CCO) , M. Bowte Sarr (directeur du CCO) et M. Chibany (Contrôleur aérien).